

MEMORIA UNEI STRĂZI — CALEA NAȚIONALĂ DIN BOTOȘANI

VALERIAN CRIȘMARU

În istoria Botoșanilor, Calea Națională a avut o importanță deosebită, constituind axul său simetric, centrul vital al unei localități de mult și bine cunoscută, un anume simbol pentru zbuciumata sa existență.

Apariția acestei străzi și mai cu seamă importanța sa este legată organic de începuturile organizării orașenești.

„Botoșanilor, cu alte cuvinte de dată când „satul în meșteșuguri înfloritoare, dezvoltat pe lângă un vechi loc de schimb, a primit de la domnie privilegiul autonomiei administrative și al dreptului de târg, devenind o comunitate autohtonă, dependentă direct de domnie, privilegiată și închisă.“¹

În îndepărtata și zbuciumată istorie a Moldovei, Botoșanii au avut un rol important: vechi și excelent loc de schimb, atât pentru produsele agricole cât și pentru comerțul cu animale; loc de popas pe vechiul drum ce unea principalele reședințe domnești: Suceava-Hîrlău-Iași; punct de legătură cu marile drumuri comerciale ale Moldovei; centru de rezistență în calea năvălitorilor tătari sau otomani.

Botoșanii apar „într-un loc oferit de natură de morfologia reliefului, avantajos ca distanță pentru toate localitățile din jur, pe linia de contact între două unități fizico-geografice, la distanță aproximativ egală de extremitățile acestor regiuni (50 km. pînă la Prut, 45 km pînă la Suceava)².

La Botoșani, „inima târgului“, denumire ce reflectă rolul vital al unei așezări urbane este alcătuită din două „nuclee principale“³: „Tîrgul vechi“ sau „Tîrgul de sus“ și „Tîrgul Nou“ sau „Tîrgul de jos“, despărțite prin Calea Națională, porțiunea cuprinsă între str. I. C. Frimu (Ruset) și Peneș Curcanul, continuată cu str. Vinătorilor (azi Dobrogeanu Gherea) ce făcea legătura cu vechiul drum comercial al Ștefăneștilor.

1 Eugenia Greceanu, *Ansamblul urban medieval Botoșani*, București, 1981; p. 5.

2 Ion Prăjinaru, *Rolul factorului geografic în apariția și dezvoltarea orașului Botoșani*, în „Hierarșus“, anuar '78, Muzeul jud. Botoșani, 1981, p. 324.

3 Eugenia Greceanu, *op. cit.*, p. 48.

Vechimea străzii Calea Națională este similară cu cea a „Țirgului vechi“, respectiv a doua jumătate a secolului al XIV-lea⁴, grefându-se pe linia căilor de tranzit în perioada de înflorire a comerțului între orașele hanseatice și cetățile genoveze de la Chilia, Cetatea Albă și Crimeea, între acestea din urmă și înfloritoarele orașe ale Rusiei Kievene. De altfel, trebuie să precizăm că traseul Căii Naționale avea câteva din marile drumuri comerciale ale Europei și, firește, ale Moldovei: drumul transcontinental ce lega Marea Baltică de Marea Neagră trecând prin Lvov-Cernăuți-Dorohoi-Botoșani-Iași-Galați-Bosfor (Stambul). Botoșanii întrețineau un intens comerț cu celelalte centre urbane ale Moldovei, reunind prin același traseu al Căii Naționale mai multe drumuri de negoț: cu Suceava (pe traseul drumului Hotinului-Marchian-Maxim Gorki-Agafton (azi Mihai Eminescu străbătând vechea aglomerare de locuințe ale Hudumului); cu Iași și Galați prin Hirlău, pe drumul N. Iorga (Laurian), pe lângă vila Boian (azi Liceul economic)-Curtești-Coșula-Hirlău și de aici mai departe la Iași și Galați. Tot spre Galați pleca drumul ce trecea pe Calea Săvenilor-Valea Prutului pînă la Galați. Cel mai statornic drum ce străbătea Botoșanii, pe întregul traseu al Căii Naționale fiind „Drumul Hotinului ce venea dinspre, străbătea actualul traseu Podolia prin Camenița-Tărăsăuți-Dorohoi⁶ al Căii Naționale, ocolind Valea mlăștinoasă a pîriului Cucaina, mergînd pe terasele înalte delimitate spre N. E. de valea pîriului Luizavia (afluent al Sitnei)“⁷ continuînd cu străzile Dragoș Vodă și Vinătorilor (azi Dobrogeanu Gherea), ajungea la Ștefănești, traversa Prutul și apoi prin Soroca la Kiev.

Faptul că prin Botoșani se făcea legătura cu Iași mai rapid datorită existenței unui șleah foarte vechi și mult mai scurt decît drumul ce trecea prin Podu-Iloaiei și Tg.-Frumos, i-a asigurat un plus de atenție din partea negustorilor. Acest șleah „pornea din Iași și trecea pe la Șipote-Stroiești-Dracșani; apoi trecînd pe toată marginea de miazăzi a iazului Dracșani, care ținea cam 9 km, urca în pantă prin pădurea care azi se numește Rediu și intra în Botoșani.“

Analizînd cele câteva planuri ale orașului vechi aflate la Arhivele Statului din Botoșani (planul din 1872 aparținînd inginerului Ștefan Emilian, planul din 1899 — autor neidentificat, planul din 1857 întocmit de Rudolf von Kluger, planul din 1790 întocmit de Hora von Otzelhvit) deducem că în evoluția orașului Botoșani, Calea Națională și-a menținut importanța sa economică, social-culturală și strategică, îndreptățindu-și rolul de centru vital al Țirgului. Avea ambele fronturi construite, puternic populată, influențînd prin poziția sa ambele nuclee ale vechiului Țirg — *Țirgul vechi* (mărginit aproximativ, la nord cu „drumul Hotinului — Calea Națională; avînd la intersecția cu drumul Să-

4 *Ibidem*, p. 52, cf. C. C. Giurescu, *Țirguri sau orașe*, p. 289-290.

5 Ion Prăjinău, *op. cit.*, loc. cit., p. 324.

6 I. D. Marin, *La trecătoarea Botoșanilor în 1538*, în „Botoșani, istorie și contemporaneitate“, Botoșani, 1969, p. 25.

7 Romulus Vulcănescu și Paul Simionescu, *Drumuri și popasuri străvechi*, editur. Albatros, București, 1974, p. 114-115.

venilor biserica domnească Uspenia, ridicată în 1552 pe acest loc — tocmai pentru a face să beneficieze de veniturile târgului; spre est cu drumul Ștefăneștilor, respectiv axul străzii Vinătorilor-Dobrogeanu Gherea la sud aglomerația de locuințe din fostul Hudum, iar la vest moșia satelor răzășești Manolești și Stîncești și *tîrgul nou* (limitat pînă după 1850 de zona străzilor Sf. Ilie (Independenței) și racordat apoi cu „Tîrgul de jos“ sau „Tîrgul vitelor“ ce a evoluat pe diagrama drumurilor către Hotin și Săveni.

Pe ambele părți ale Căii Naționale se aflau numeroase prăvălii și ateliere în care se desfășura un intens comerț cu piei, lînă, cereale, țesături, etc. Acest fapt ne este indicat, în afară de documentele de arhivă și de mărturiile unor contemporani păstrate în cele câteva monografii și studii despre Botoșani și de călătorii străini ai Moldovei, care au trecut ori au poposit și la Botoșani. Călătorul german de origine franceză Balhasar Hacquet spunea în 1788—1789 că „acest orașel — Botoșani — absolut închis este foarte populat. Cînd am ajuns acolo era tocmai mare iarmaroc. Spre nespusa noastră uimire am găsit mișcarea comercială mai considerabilă în mijlocul acelei tulburări generale ale războiului decît în vreounul din orașele monarhiei noastre. Se duceau acolo toate mărfurile ce se puteau închipui, atît englezești cît și franțuzești.“⁸ Dacă ținem cont că acest călător, după cum însuși mărturisește, a fost cazat la hanul Costache Miclescu, din drumul Hotinului, deci Calea Națională, putem deduce că toată agitația se va fi desfășurat în vadul comercial al Căii Naționale. Așa se explică și faptul că „în jurul anului 1750 Botoșanii aveau un centru dens construit... cu două piețe de schimb permanent marcate prin turelele celor două biserici domnești (Uspenia și Sf. Gheorghe)“⁹. Semnificativ ni se pare faptul că această străveche cale — Calea Națională a fost presărată din loc în loc, în funcție de aglomerrările meșteșugarilor și negustorilor de biserici: la intrarea în Botoșani-Popăuți, spre partea de mijloc biserica Sf. Ilie, apoi Uspenia, în dreptul pieții târgului și la capătul spre Ștefănești, biserica domnească Sf. Gheorghe cu cea de a doua piață — piața veche a târgului. Știut fiind că în jurul bisericilor se găsea o mare concentrare a populației, deducem că pe întregul său traseu Calea Națională a fost intens locuită. Interesul negustorilor de a „scoate comerțul în față“ a determinat și alte mutații între care aducerea, încă înainte de 1742 a „tîrgului Făinei“ la deal, în jurul Uspeniei, fapt aprobat de însuși domnitorul Moldovei Constantin Mavrocordat deoarece „acolo se vinde făină de peste 20 de ani.“¹⁰

Referitor la piața târgului, denumită mai tîrziu „Piața 1907“, domnitorul Grigore Al. Ghica dădea la 4.II.1776 un hrisov din care rezultă că „cu mila și orînduiala ce s-au urmat de către domnia mea, au mers și merge spre întemeierea și adăugirea oamenilor, ce năzuiesc din părți străine și se așează, la numitul tîrg Botoșani, fiind loc cu toată îndestu-

8 Romulus Vulcănescu și Paul Simionescu, *Drumuri și popasuri străvechi*, editur. Albatros, București, 1974, p. 114-115.

9 Eugenia Greceanu, *op. cit.*, p. 63.

10 A. Gorovei, *op. cit.*, p. 336 și N. Iorga, *Studii și documente*, VI, p. 237, 350.

larea hranei trebuincioase și cu lesnire a face agonisită — orice chip de negustorie — drept pentru care am poruncit vorniciei tirgului Botoșani să măsoare acel loc și am găsit că el... are o întindere de 120 stînjenigospod, iar lungul de 280 stînjeni gospod. Acel loc s-au hotărît cu pietre, fiind loc slobod și fără pricină.“¹¹ Atestarea vechii piețe a tirgului în patrulaterul determinat de Calea Națională, ulița Unirii (Blănari) și Eminescu (Miorița), confirmată și de șirul de „beciuri și hrube vechi cu bolti din cărămidă“¹², pe două nivele care nu puteau aparține decît unei populații ocupată în mod nemijlocit cu negoțul. Se pare că majoritatea dughenilor, au fost construite din vreme cu vălătuci „ce se mai vād și astăzi la cîteva case din sec. XVIII.“¹³ În planul Kugler se pot distinge pe latura din sud și „casile din paianturi“. Totuși, mențiunile documentare consemnează existența „dughenilor de piatră“, unele „cu casă deasupra“¹⁴, unele cu partere boltite așa cum este casa din Calea Națională 275. Dughenile erau înconjurate de „dughenile de scindură portative, adevărate portice așezate în fața dughenilor reprezentind un element specific centrelor de comerț medievale.“¹⁵

O mențiune din 12.V.1814 ne arată scopul acestora „șandramalele existau din vechime, fiind făcute, și pentru folosul mărfurilor ce sînt pentru dugheni, că nu se strică de arșița soarelui și a vîntului și, la vreme de ploi și de gloduri, pentru înlesnirea norodului avînd loc de mers pe jos, pe supt șandramăli, fără să pătinească atîta supărare.“¹⁶

În apropierea drumurilor spre Hîrlău și Suceava, unde se aflau gherețele de cāsăpie închiriate de biserica Sf. Gheorghe primăriei și „situate alături de curtea bisericii“¹⁷ se afla poate cea mai veche piață a tirgului. Lingă ele s-a ridicat pe la 1884 de către primarul Gh. Hasnaș prima hală de carne (Hala Hasnaș). Așa se explică și denumirile străzii ce intersectează piața Sf. Gheorghe-strada Scaunelor. De altfel, piața Sf. Gheorghe a păstrat și numele de „piața scaunelor“. La 1891 denumirea de „Piața Tirgului vechi“ se folosea pentru Piața 1907 despre care se spunea că „este toată asfaltată și este o piață din cele mai frumoase“ în timp ce piața scaunelor de carne purta numele de Piața Sf. Gheorghe unde se afla o hală foarte frumoasă numai pentru carne (hala Hasnaș).¹⁸ În jurul anului 1740 erau consemnate la Botoșani patru piețe : „două de lature tirgului și două în tirgu“¹⁹.

În prima jumătate a secolului al XIX-lea creșterea populației și continuitatea avîntului economic determină extinderea parțială a dughe-

11 A. Gorovei, *Ibidem*, p. 292.

12 Al. Păunescu, P. Șadurschi, V. Chirica, *Repertoriul arheologic al județului Botoșani*, vol. I, București, 1976, p. 53.

13 Eugenia Greceanu, *op. cit.*, p. 54.

14 Eugenia Greceanu, p. 54 și A. Gorovei, *op. cit.*, p. 85-86.

15 *Ibidem*.

16 N. Iorga, *Sutdii și documente*, VII, p. 143, cf. Eugenia Greceanu, *op. cit.*, p. 54.

17 *Cultul ortodox în județul Botoșani*, 1906, p. 7.

18 V. Nădejde și I. Tițu, *Dicționar geografic al județului Botoșani*, București, 1891, p. 48 și cf. Eugenia Greceanu, p. 56.

19 Eugenia Greceanu, p. 57.

nilor pe ulițele secundare derivate din Calea Națională, avînd rol de a permite aprovizionarea dinspre curte a dughenilor — dispuse în front continuu (str. Dacia — pentru S-E Pieții 1907 ; Calea Națională (actualul centru istoric), o parte din str. Transilvaniei, Uspeniei, Sf. Ilie (Independenței), Engels, Miorița, Bălcescu (Belvedere). După incendiul din 3 iunie 1887, care a ȃdistrus ultimele paianțuri“, aspectul dughenilor și caselor de locuit permite concluzia evoluției de bunăstare și rafinament. Cu această ocazie fronturile clădirilor de pe Calea Națională și Piața 1907 au fost unificate sub aspect arhitectural.

Vorbînd despre starea drumurilor (străzilor) din Botoșani și în mod special despre aspectul străzii centrale — Calea Națională, trebuie să înțelegem că ea purta amprenta epocii la care o raportăm. În 1820 domnitorul Mihail Gr. Suțu arăta într-un hrisov că : „luat-am aminte la arătarea ce i s-au făcut prin jaluba obștii locuitorilor din tîrgul Botoșani... că acest tîrg se află și pînă acum fără poduri pe ulițele sale (fără scindură, n.n.) din care pricină obștea tîrgoveților se află în cea mai mare strîmtoare de nevoie... căci afară de greutatea aceea a umbletului de a nu putea străbate uneori nici cu sufletul de la un loc la altul...“²⁰ și în continuare spune că „boierul Cantemir pentru a face vizite în oraș înjuga la cupeu boii, în loc de a înhăma caii“ așa de mare era noroiul pe drumul Hotinului (Calea Națională).

În 1835 Mihail Sturdza vizitînd Botoșanii și văzînd în ce stare proastă se afla „ulița mare a tîrgului“²¹ a revenit asupra interpretărilor ce dăduseră dispozițiilor regulamentului organic care atrage toate vechile hrisoave domnești și-a dat poruncă Eforiei ca să găsească un sat cu 40 locuitori cărora Eforia să le plătească birul iar ei să fie îndatorați a lucra a treia săptămînă pe lună în „meemetisirea și curățarea drumurilor, cum și alte lucrări de nevoie“²². Cu acest prilej s-au făcut 3 poduri din nou și s-a reparat un al patrulea în „drumul ce merge pe unde s-au îndreptat drumul poștei“²³ (probabil Podul de piatră) reintroducînd și prestația locuitorilor, înființată prin hrisovul din 15 decembrie 1820, dar desființată prin Regulamentul Organic.

Illuminatul public pînă la 1845 era asigurat de felinare cu seu. Încă înainte de 1832 sînt menționați un număr de finargii care aprindeau luminările de seu înfipte în virful unor pari. Luminările și finargiile erau plătiți de dughiangii de pe la uliți²⁴. În 1832 se face primul proiect de buget al Eforiei Botoșani în care se descrie o sumă de 12.000 lei pentru luminările de său trebuitoare la 150 finare, cu iarnă, cu vară și 4800 lei leafă la 20 finargii, cîte 20 lei pe lună unul și 500 lei costul a 100 finare, cîte 45 lei unul, care au a se așeza în depărtare unul de altul la gene-rolnicele ulițe 15 stînji, iar celelalte ulițe, la cîte 25 stînji... cum și 150 lei întocmirea a 150 finare vechi, cîte 1 leu unul...“²⁵. La 22 oc-

20 N. Iorga, *Studii și documente*, V, p. 669 ; cf. A. Gorovei, *op. cit.*, p. 61.

21 A. Gorovei, *op. cit.*, p. 259.

22 *Ibidem*.

23 *Ibidem*.

24 *Ibidem*, p. 262.

25 *Ibidem*.

tombrie 1833 Eforia raporta Departamentului că târgul are 65 finare, numai pe ulița principală din centru, iar la celelalte nu-s de loc și că în slujbă sînt 19 finargii.

În 1845 orașul Botoșani face un mare progres în iluminatul străzilor „trecînd de la iluminatul cu luminările de său la lămpile cu aleiu”²⁶. La 1 decembrie 1845 Eforia încheia un contract cu Patetie Macarov prin care acesta se obliga să-i procure cantitatea de 2541 ocă de oleiu trebuitoare pentru iluminarisirea a 56 finare cu lampe din oraș pe întreg anul 1846 cu preț de 3 lei și 20 parale oca.

De numele Căii Naționale este legată și prima încercare de aducere a apei în Botoșani. La 1828 tîrgoveții au cerut să se facă în mijlocul pieții „un havuz în care să se aducă apă pe vale care să se verse întrînsul prin o cișmea făcută lîngă havuz și în toată vremea să fie havuzul plin cu apă”²⁷. În 1832 se trecuse în buget o sumă pentru facerea unei conducte, dar Departamentul treburilor dinlăuntru a găsit inutilă o asemenea cheltuială. În 1836 Eforia însărcinează 2 arhitecți, pe Halek Zamvel și pe franțuzul Fideal să facă săpături împrejurul orașului pentru a găsi apă bună de izvor, pe care să o aducă, pe oală în oraș, dar după o muncă de trei săptămîni, nu am găsit nici un izvor. Atunci Eforia se învoiește cu comisul Alecu Ventura ca pe locul ce acesta îl avem, mai la vale de biserica Uspenia să facă o fîntînă adîncă de 10 stînji și largă de 1 stînji, cu 2 ciuturi pe lanț de fier, care a costat suma de 4625 lei și 60 bani²⁸. În 1844 se fac pentru încercare, mai multe fîntîni cu pompă în diferite locuri ale orașului²⁹.

Dar Calea Națională n-a fost numai centrul vieții comerciale și meșteșugărești ci și un important centru cultural. Aici funcționa încă din 1859 un gimnaziu numit colegiu (Calea Națională 234) precedat în Moldova doar de gimnaziul din Bîrlad (1858) în Casa Bolfosu (azi sediul U.J.C.M.) cu chirie. În 1868 gimnaziul avea 7 clase cu 130 elevi, dar numărul acestora crescînd în 1884 la 294 elevi. În 1885 gimnaziul se va muta într-un local propriu, azi Liceul „A. T. Laurian”.

În aceeași perioadă la Botoșani prinde contur activitatea teatrală avîndu-l ca inițiator pe Nicolini — directorul școlii domnești din Botoșani care se asociază cu Caragiale și încep o serie de reprezentări teatrale. Multe din acestea desfășurîndu-se în sala P. Cristea (azi demolată, în vecinătatea palatului telefoanelor). La 27 noiembrie 1838 se juca un „al patrulea abonament” (a patra reprezentare cu piesa „Uniforma lui Wellington”, comedie într-un act de Kotzebue). În iarna 1838—1839 trupa lui Nicolini a jucat mai multe piese românești și traduse între care: „Ștefan cel Mare” de Gheorghe Asachi, „Plumper” sau „Amestecătorul în toate” de I. F. Jungher tradusă din limba germană de Samoil Botezatu. La început sediul teatrului, după cum rezultă dintr-o scrisoare adre-

26 A. Gorovei, *op. cit.*, p. 262.

27 N. Iorga, *Studii și documente*, V, p. 283.

28 A. Gorovei, *op. cit.*, p. 291.

28 *Ibidem*.

29 *Ibidem*.

sată prințului Ghica — ministru de interne, era acasă la Nicolini, în localul școlii domnești, în sala în care încăpeau 40 de scaune³⁰.

Pe Calea Națională, în casele lui Mihail Bolfosu, a funcționat pînă în 1851 Cancelaria vorniciei (primăria orașului sau „Casa municipalității”), iar la nr. 148 în casele bancherului Moscovici — camera de comerț și industrie (după 1905). Alte case devenite azi monumente istorice și de arhitectură care dau măreție și simbol acestei străzi sînt: Clădirea gării C.F.R. — construcție tip, inaugurată în 1871, Uzina electrică, tip arhitectură industrială cu elemente autohtone după un proiect din 1904 al inginerului Anghel Saligny, clădirea Vămii (azi I.C.R.T.I.) construcție cu elemente clasiciste și românești, fondată în perioada 1890—1896 după proiectul arhitectului P. Antonescu; Moara de foc, ce a aparținut primei societăți din Botoșani, din jurul anilor 1870 cu arhitectură industrială, fiind cea mai mare moară din județ, dotată cu utilaj austro-ungar și german electrificată în jurul anului 1910; Clădirea Centrului mecanic (IMAIA) realizată în 1954 pe locul atelierului mecanic Blaha (1920) cu arhitectură industrială postbelică; Casa Summer, cu arhitectură clasicistă cu elemente florentine, în jurul anilor 1800 și care a folosit drept casă de spectacole în jurul anilor 1830—1860; clădirea poștei, în clasicist cu elemente românești, din jurul anilor 1890—1900, etc.

Se poate deci înțelege că încă de la apariția tîrgului Botoșani, strada principală — Calea Națională a jucat un important rol de stimulare a întregii vieți economice și spirituale, că denumirea acordată de la o dată ce nu poate fi dovedită documentar, corespunde menirii sale istorice, iar aspectul său arhitectural și geografic — sinuos, simozităților cărora le-a fost martoră, aspirațiilor mereu viabile ale locuitorilor acestor meleaguri românești.

30 A. Gorovei, *op. cit.*, p. 410.